



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2 2002

SAM - 198355

11. Årgang



For 50 år siden
Det danske hold ved VM i Graz, Østrig 1952.

Fra venstre holdlederen Hans Hansen, Børge Hansen, Ove Nesdam, Arne Hansen, og Uffe Wöldiche Christensen.
Læs nærmere inde i bladet.

Dansk Modelflyve Veteranklub

SAM-1935

stiftet den 6. oktober 1991

Formand:

Erik Knudsen
Amagervej 66
DK-6900 Skjern
Tlf.: 97 35 17 67

Sekretær:

Poul Rasmussen
Nyvangsvej 25, 2. th.
DK-4400 Kalundborg
Tlf.: 59 51 62 11

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvvej 73
DK-4220 Korsør
Tlf.: 58 37 23 76
Giro 081-5381

Æresmedlemmer : Sven Wiel Bang

Kontingent: 150 kr. årligt

For modtagere af bladet SAM Speaks i alt 250 kr årligt.

Medlemsbladet Oldtimer Modelflyverne udkommer 2-3 gange årligt.

Redaktør: Erik Knudsen.

Hjemmeside : www.dmvk.dk Hans Frederik Nielsen er hjemmesidebestyrer.

Dette blad er udsendt i oktober 2002

Næste nummer af bladet – nr. 3 / 2002 - vil udkomme omkring sidst i dec. 2002.

De næste par numre vil indeholde bl. andet:

- 1 Modelflyvestof fra 1952
- 2 Linestyling i 1952
- 3 Billeder fra DM og SM 2002
3. Artikler om Jørgen M. Larsen og Gustav -Vilhelm Binderkrantz.
4. Tegninger og stof vedr. modeller fra perioden 1953 -1968
6. King Peters Cup 1939.
7. Artikler af Per Weishaupt

På længere sigt er der planlagt stof om :

FJ - modellerne (evt. temanummer), diesel-modeller, vinder-modeller fra wakefieldkonkurrencerne, VM i 1955 og 1956, eliteflyverprøverne ...

Desuden ligger der stof til: Trimning af gummimotormodeller, Wakefieldmodeller ca. 1950 og de nordiske landskampe.

Redaktøren ønsker sig altid stof, fotos og tips om de modeller, man bygger på, gode ideer og synspunkter samt forslag til artikler.

Billeder fra Oldtimer DM 2002 og SM 2002 savnes — har du nogle, vil jeg gerne låne dem for kopiering til næste blad.

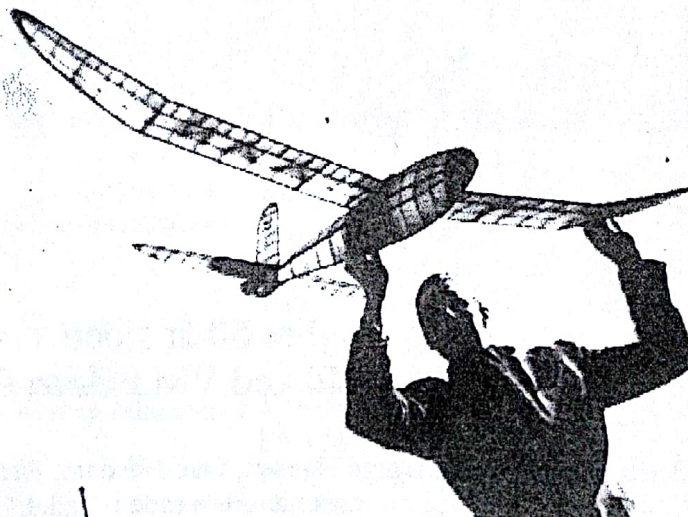
DEAD-line for næste nummer: 10. december 2002

Dansk verdensrekord i 1945 !

Ved et stævne i Marslev den 3. september 1945 gik Mogens Erdrups ME-14 (1941) i termik og fløj væk.

Senere blev den fundet på Nykøbing Sjælland - efter at have tilbagelagt ca. 85 km, hvorved den passerede Storebælt.

Poul Rasmussen har nu så meget tegningsmateriale, at ME-14 kan rekonstrueres - han er i fuld gang med tegningen !



Til vore medlemmer

Jubilæumsår - og hvad så ?

Inde i bladet kan man nu læse om vores jubilæumsstævne i Frede Juhls referat. Det forløb udmærket med både lidt flyvning og en del modelflyvesnak, når der ikke kunne flyves. Blot kedeligt, at ikke flere havde mulighed for at deltage.

Frede Juhl nævner i sit referat, at jeg filosoferede lidt om fremtiden for DMV. **Ja:**

Ingen af os lever evigt - og som Jens Arne Lauridsen udtrykker det - nogle af os sidder efterhånden yderst på bænken...

Falder vi gamle fra er det vigtigt, at der er nogle, som kan og vil tage over.

De nye klasser, som vi indførte, har endnu ikke givet mange flere medlemmer - måske skal vi gøre lidt reklame for dem. Det er også en diskussion værd, om eller hvordan vi skal tage RC - udstyr i brug ?

Vi har fået samlet tegninger til de fleste kendte danske modeller og en del udenlandske. Poul Rasmussen har nu fået lavet en liste over de tegninger, som han har liggende. Den kan ses i næste blad. En liste over tegningerne hos mig er stadig under udarbejdelse. Den kommer.

Derudover er en del gamle danske originalmodeller og andre modelflyveting er bevaret. De fylder meget i mit hus - og det var nok ønskeligt, at vi kunne få løst problemet med opbevaring af vore ting, så de er sikret for eftertiden. Eventuelt på et museum.

Vi har arrangeret adskillige udstillinger. I år har den i Stauning været meget beskeden - vi (Hans Frederik og undertegnede) håber på til næste år at få den omtalte Weishaupt-udstilling på benene. Jeg har aftalt det fornødne med Dansk Veteranflysamling's formand.

Vi har også diskuteret vores opbevaringsproblem, hvis man får midler til at bygge en hal 3 - så måske...

Eli Nielsen har været lidt i kontakt med det nye flymuseum i Helsingør og anvist mig en kontaktperson. Jeg vil prøve at tage kontakt til ham for at undersøge, hvilke muligheder der er.

Det på tide for os alle at tænke på **fremtiden for klubben**, og hvad vi skal sætte os som mål for de næste ti år. Landsmødet her i marts 2003 er det rette sted at drøfte det - **så mød op om muligt !**

Landsmøde 2003

finder sted søndag den 16. marts 2003

Reserver allerede nu datoen - stedet er ikke fastlagt endnu.

Model Flyve Nyt

fås ikke længere i boghandelen, men kan købes hos Model Flyve Nyt, Strandhuse 4, 5762 Vester Skerninge. Tlf: 62 24 12 55

DMV's hjemmeside !

Takket være Hans F. Nielsen har vi nu fået en hjemmeside. Hans har overtalt et par studerende til at lave den som et led i deres kursus. Ganske gratis ! Vi skal naturligvis betale oprettelsen og selv vedligeholde den. **Hans er vores webmaster og under uddannelse. Tak til Hans !**

Adresse : www.dmvk.dk Prøv bare ...

Svensk hjemmeside : <http://fly.to/smos>

Jetex ?

Som du kan læse andetsteds i bladet er der opstået interesse for Jetexmotorer og -modeller. Har du tegninger, artikler eller egne erfaringer, som vi må drage nytte af - så lad os høre fra dig.

Bidrag til bladet.

Frede Juhl har været så venlig at skrive referater til os fra både DM og SM. Det har han gjort på en levende og engageret måde - så jeg håber, at det kan blive en tradition. **Tak for dit bidrag** - der kan jo også fortælles om arbejdet med nye modeller mm.

Alle andre er naturligvis også velkomne til at bidrage til bladet med tekst, tegninger og fotos - lad os hjælpe hinanden med at lave et alsidigt og godt blad...

Trykning af bladet?

Frank Dahlin har siden bladets start stillet kopi-maskine til rådighed for trykningen, så udgifterne til trykningen har kunnet reduceres betydeligt. Frank og jeg har i fællesskab klaret trykningen og jeg har så klaret pakning og forsendelse.

Fra 1. november går Frank på efterløn - så nu bliver der mere tid til modellerne; men han har så desværre ikke længere mulighed for at udlåne kopimaskine. Er der nogen af vore andre medlemmer, som har sådanne muligheder ? **Eller forslag til løsning af problemet ?** Professionel trykning bliver meget dyr - så på længere sigt er det nok ikke en løsning.

Tak til Frank for 10 års hjælp til DMV og vores økonomi ved trykning af bladet.

E.K.

En lektion i HANGFLYGNING

av Ing. Per Weishaupt, Danmark

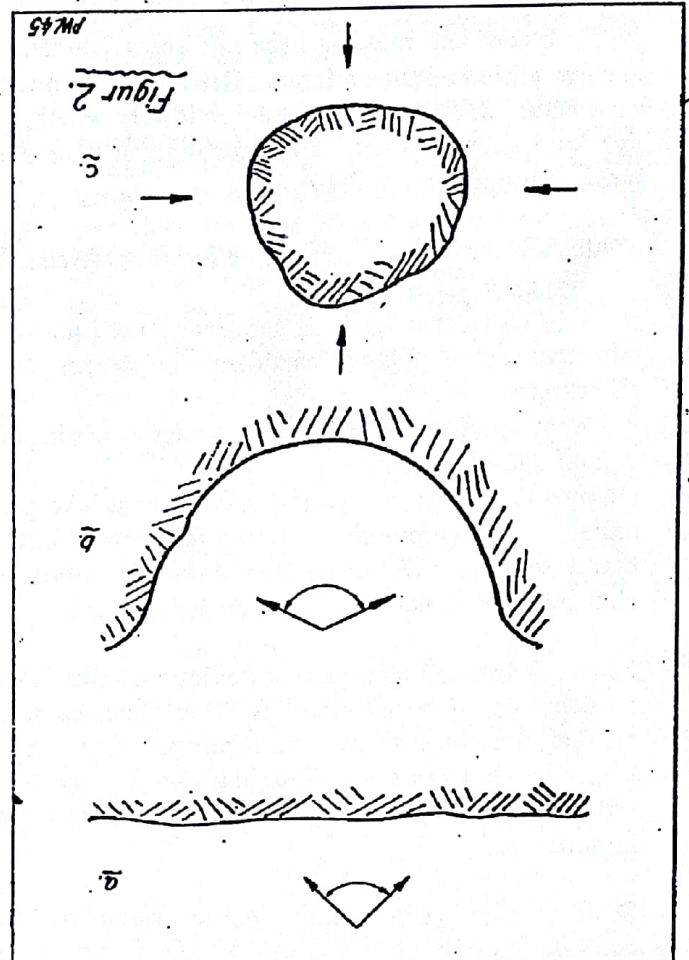
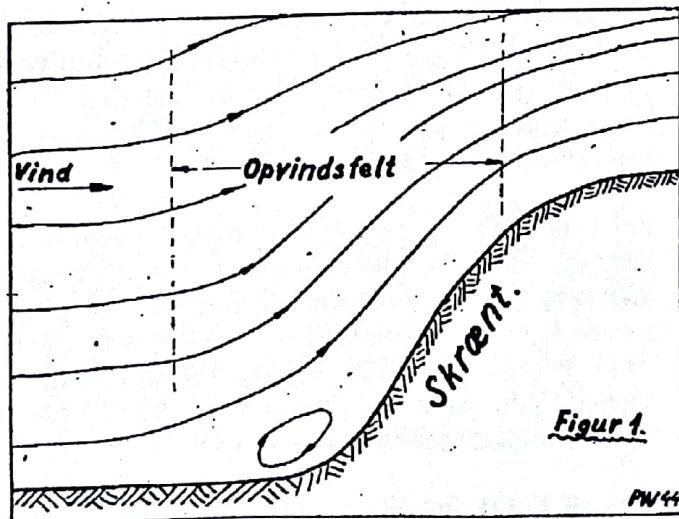
Vad är hangflygning? Det vet var och en, som känner till segelflygning: när vinden blåser mot ett hang (d. v. s. en sluttning, kulle eller liknande) pressas vinden uppåt, och i detta uppvindsområde gäller det att hålla segelflygplanet. (Fig. 1.)

Och likaväl som ett bemannat segelflygplan kan hangflyga, likaväl kan våra segelmodeller göra det. Hangflygning är enligt min uppfattning mycket trevligare än högststartflygning — vid hangflygning står man ju i intim kontakt med modellen. Och det är mer sport att följa modellen i hangterräng än att löpa slätlopp över ändlösa slätter.

Hangtyper.

Fig. 2 visar olika hangtyper. a) är det låga, raka hanget, som bildas vid ex. kusten (medför den konsekvensen att modellflygaren måste vara simkunnig, modellerna landar vid kushangen lätt i vattnet) b) visar det utmärkta hästskoformade hanget, där det råder uppvind vid olika vindriktningar, till skillnad mot typ a. Dessutom är uppviden kraftigare vid hästskohang. Hangtyp c) ger den sämsta uppviden, emedan vinden »flyter ut» i stället för att tvingas rätt uppåt. Vid c)-hanget har man emellertid den möjligheten att kunna flyga vid alla vindriktningar — och en modell behöver nu icke så stark uppvind för att kunna hangflyga.

Detta om hangtyper. I Danmark är ju möjligheterna till hangflygning rätt stora, men i Sve-



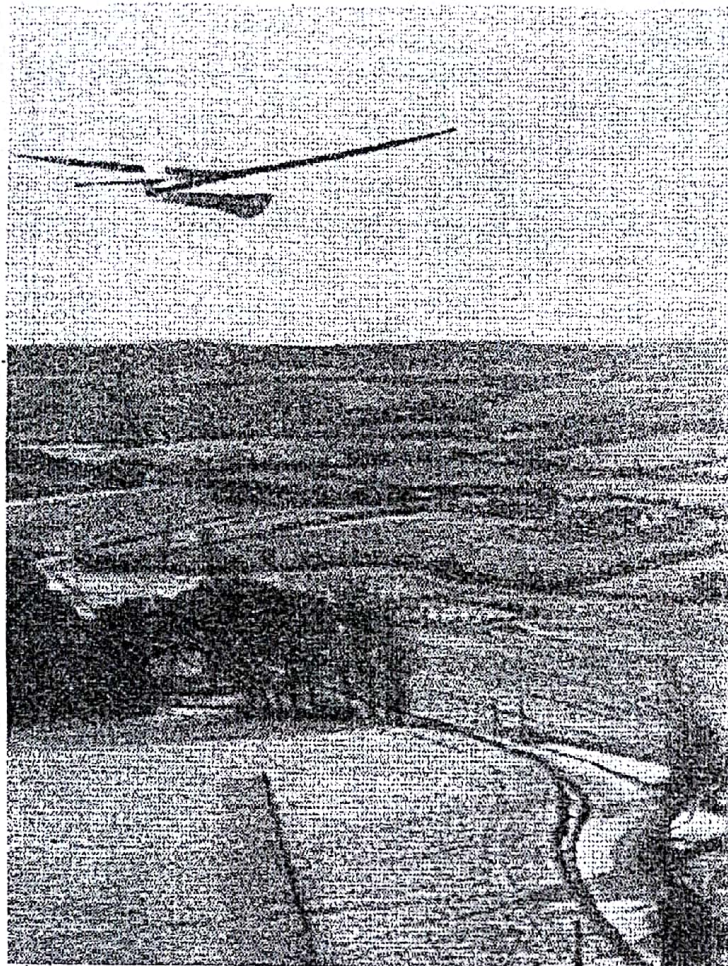
rige får väl modellflygaren nöja sig med allt som har minsta likhet med hang. En flygsugen modellflygare har alltid möjlighet att på ett bra sätt utnyttja terrängen.

Modellerna.

Hangmodellerna avviker betydligt från högststartmodellerna (eller varför inte hellre termikmodellerna). De gammalmodiga segelmodellerna passade långt bättre till hangflygning än de moderna termikmodellerna, särskilt de tyska, som ju oftast var konstruerade för hang, även om vi mestadels använde dem för högststart. I Danmark började emellertid bl. a. OMF tidigt att konstruera speciella hangmodeller, och lyckades väl.

Huvudkravet på en hangmodell är, att den skall hålla sig i uppvindsområdet så länge som möjligt. Om uppvindsområdet är smalt och vinden svag, flyger modellen oftast tvärs igenom området utan nämnvärd höjdvinst. Är vindens hastighet så stor, att den motsvarar modellens flyghastighet, kan man få modellen att stå stilla i uppvindsområdet och stiga mot toppen av detta. Förr eller senare måste den emellertid komma framför eller bakom uppvindsområdet, och då gäller det att modellen har så låg sjunkhastighet som möjligt, så att flygtiden blir prima. På ett långsträckt hang kan man också låta modellen flyga utmed hangets framsida (ex. på Alle-

Principperne for skrentflyvning er stadig de samme - skal det komme an på en prøve ?



En typisk dansk segelmodell, svävar ut från hanget, med stadig kurs ut mot slätten. Foto: Weishaupt.

berg) precis som segelflygplanen. Bäst är om man kan få modellen att flyga fram och tillbaka, men detta kräver ju automatisk styrning eller fjärrkontroll (Här protesterar väl »Bananen», ty han praktiserar ju ett slags »tankestyrning». Men det är väl också ett slags fjärrkontroll. Reds. anm.)

De tekniska krav som ställes på hangmodellen är alltså:

- 1) Flyghastigheten skall kunna varieras.
- 2) Utpräglad kursstabilitet nödvändig.
- 3) För understödjande av kursstabiliteten och med hänsyn till att modellen får flyga genom mycket orolig luft, måste även längd- och tvärstabiliteten vara god.
- 4) I själva upp vinden spelar sjunkhastigheten mindre roll, och modellen skall vara robust. Med hänsyn till flygning utanför upp vindsområdet, bör dock modellen ha låg sjunkhastighet.

Vi kan skapa oss en föreställning om hur vår

Vid hangstart är det synnerligen viktigt att startplatsen är den rätta. Bilden härnvid visar vid pilen platsen för start, och den vita pricken är modellflygaren. Modellen har redan hunnit föras uppåt av den hyggliga hangvinden. När modellen nått hangets topp, bör modellen fortsätta rätt ut. Detta är f. ö. den mest instruktiva hangbild som red. någonsin sett.

modell skall se ut. En hangmodell kan naturligtvis varieras, och alla slags typer kan användas. (I Schweiz användes ofta Flygande vingar och ankmodeller.) Men att det inte går att använda den moderna termikmodellen vid hangflygning, det är säkert!

Det väsentligaste är sålunda, att modellen skall vara stabil, särskilt kursstabil. Alltså skall lateralcentrum ligga mycket långt fram, nära tyngdpunkten. Vidare är det önskvärt med en hög, flat kropp och elliptiska vingar. En liten modell, under 100 cm:s spännvidd, lämpar sig inte för hang, då den är för känslig för byar och virvlar. Större och tyngre modeller klarar sig alla gånger bättre. Men även om tyngden stabiliserar, bör man dock icke, som förut nämnts, ha för hög vingbelastning med hänsyn till sjunkhastigheten, (kvaddarna!) Här som eljest gäller det att gå den gyllene medelvägen.

Tvärstabiliteten är mycket vanskelig, icke minst när modellen, som det dessvärre alltför ofta sker, kommer över på hangets läsida, där luften är full av virvlar. V-formen skall vara 10—15 grader. Vinge med halvöron är ännu bättre.

Flygning.

När modellen är färdigtrimmad enligt vanliga regler, ger vi oss ut på hanget. Vi avpassar modellens flyghastighet efter vindstyrkan, så att modellens hastighet i varje fall icke blir mindre än vindens, ty annars flyger ju modellen baklänges. Flyghastigheten regleras genom föränd-



Både Diogenes, Opvind, FJ-6 og Ølhunden vil være gode på skrænter.

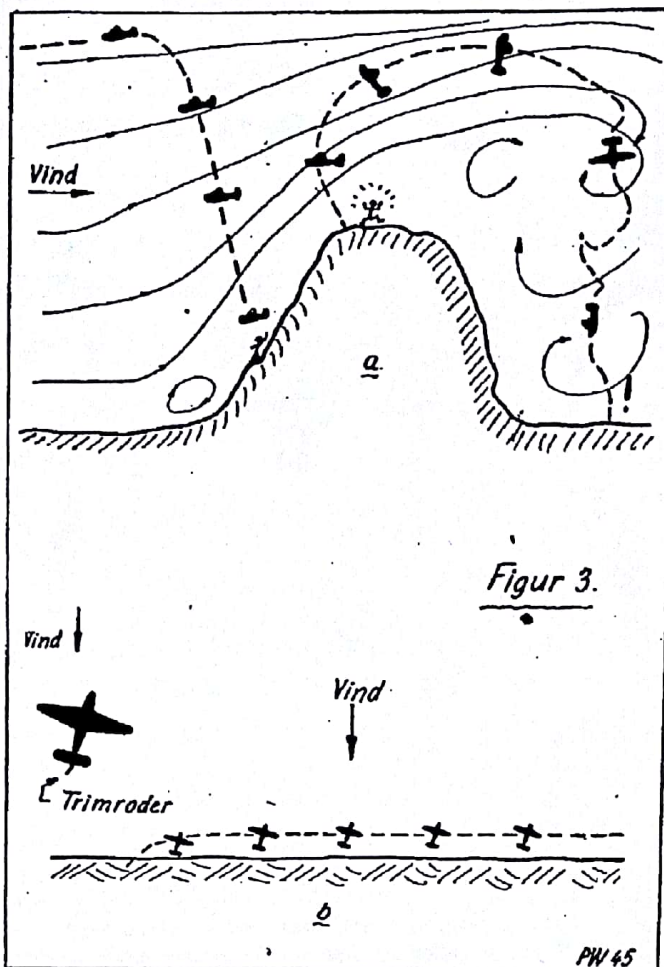
ring av vingbelastningen, tyngdpunktsförskjutning eller anfallsvinkel minskning.

- 1) Vingbelastningen kan regleras antingen genom att man ordnar ett extra ballastrum med bly under tyngdpunkten eller också fyller det ordinarie ballastrummet ytterligare — om det nu finns plats där. Vid den första metoden bibehålles modellens glidegenskaper bäst.
- 2) Att öka tyngden i nosen, genom att ha mer bly i det ordinarie ballastrummet, ändrar nämligen Tp. Ett annat sätt att avväga modellen för hangflygning, är att flytta vingen bakåt.
- 3) Minskning av anfallsvinkeln (vingens) ger större flyghastighet, men försämrar glidegenskaperna. Man måste emellertid göra klart för sig, att man vid hangflygning icke kan ha en så väl avbalanserad modell som eljest. Man måste ha stor marginal, så att stallgränsen icke nås så lätt.

Vad nu sagts gäller modellens »längdtrim». Vad sidostabiliteten beträffar så har vi ju byggt vår hangmodell mycket kursstabil, och så har vi självfallet anbragt trimroder på »stabben». Men det skall inte vara ett föränderligt roder, utan ett som bibehåller det läge det givits.

Vi antager att vinden blåser vinkelrätt mot ett lågt hang av typ a) (som givetvis inte alls behöver ligga vid kusten, ifall nu någon trott det). Vi vill att modellen skall glida längs med

Här gör sig Per Weishaupt klar för en trimningsstart med en hangmodell med åktdanskt utseende.



hanget, och startar ex. som fig. 3 b visar. Om modellen nu icke vill hålla den kurs vi tänkt, och samtidigt kurvar åt höger, måste detta motverkas genom att vi ställer trimrodret åt motsatta hållet. (I detta fall till vänster.) På så sätt kan modellen trimmas in för perfekt hangflygning. Något litet tålmod kräves dessutom.

Hangflygning utföres dock vanligtvis på sätt som fig. 3 a visar, d. v. s. rätt ut från hanget. Ofta kastas modellen bakåt av den kraftiga vinden och kommer i det farliga virvelområdet på hangets baksida, varvid såväl flygning som modell spolleras. Det är därför bäst att starta ett bra stycke nedanför hangets topp. (se fig. 3 a.) Man vinner då den tid, som det tar för modellen att stiga upp till hanguppvindens topp. I regel lönar det sig att trimma modellen så att den flyger fram genom uppvindsfältet, och sedan rätt ut från hanget. Därigenom undviker modellen orolig luft under den normala glidflykten.

Allt vad som här sagts bygger på mina egna erfarenheter. Varje modellflygare får själv lista ut det egna hangets speciella egenskaper och utnyttja det på bästa sätt. Några absoluta, överallt tillämpliga regler kan alltså icke givas. Just i detta faktum ligger mycket av hangflygningens tjusning — att alltid själv få prova sig fram.

Hangflygning blir aldrig långtråkigt — till skillnad mot högstarten som är en trist och fantasilös metod. Ut och skaffa hang och ordna hangflygtävlingar! Även små hang duger.

De fleste af de skrænter, som man fløj på dengang, ligger der sikkert endnu. Terrænet foran dem kan være ændret meget, men det var nok værd at undersøge. Lad os vide, hvis du kender en god skrænt!

Det var kun en uge siden nogle af deltagerne havde været til de svenske ditto-mesterskaber og nu stod DM for døren, så nogle havde haft travlt med småreparationer i ugens løb. Det slipper man jo for når ens modeller flyver bort !

Det var foruden et DM også et jubilæumsstævne, idet DMV nu har eksisteret i 10 år. I anledning heraf var startgebyrer og festmiddag vederlagsfrit for deltagerne.

Vejret havde været pragtfuldt i lang tid og solen skinnede da også venligt på deltagerne, men moder blæst var bestemt ikke i jubilæumshumør eftersom den for over stok og sten med 7 -8 sekundmeter. En sondering på startstedet resulterede i aflysning af dagens konkurrencer. Der var trods alt en dag mere i morgen og profeterne lovede lidt aftagende vind søndag.

Tilbage på Amagerskolen blev der snakket, hygget og kigget på modeller, bl.a. nogle nybyggede. Tage Hansen præsenterede en nybygget og selvkonstrueret A 3er samt den gode gamle Calle 10. Poul Rasmussen medbragte sin nybyggede SP-Wrap andemodell. Og den gode Sten Agner jonglerede med to lige til tiden færdigbyggede modeller, nemlig en Fidusia og en Pjerri 69. Desværre havde både Tage Hansen og Poul Rasmussen problemer med det anvendte japanpapir, der viste sig yderst skrøbeligt.

Om aftenen var der så festmiddag på Astrup Hotel med dansk bœf med bløde løg samt is med syltet frugt. Snakken gik, Jens Arne Lauridsen gav et par numre på harmonikaen og Fritz Neumann fortalte om nogle morsomme hændelser tilbage i 1953 ved VM i Jugoslavien .Erik Knudsen fortalte om DMV s tilblivelse, årene der var gået siden da og filosoferede lidt over fremtiden. Endvidere mindedes forsamlingen afdøde medlemmer med 1 minuts stilhed.

Thomas Johansson fra Sverige lykønskede med jubilæet og overrakte en sød keramisk gave med en lille mariehøne på. Den blev straks bedt om godt vejr i morgen søndag.

Søndagen oprandt med solstregf, men vinden var stadig aktiv om end lidt mindre end lørdag. 6 – 7 sek-meter. Men flyves skulle der og fløjet blev der, men der blev også holdt nogle modeller fra start, thi at komme hjem med pindebrænde er jo ikke lutter lagkage. Det havde ellers været interessant at se en Calle 10, SP Wrap, Pjerri 69 og Tage Hansens TH 37 i luften, men ak mariehønen klarede solen, men ikke vinden. Af 37 tilmeldte modeller kom kun 20 i luften og heraf blev enkelte allerede sat ud af spillet efter 1. start grundet havari.

Den gode model Jokum, der var sur og tvær ved SOM artede sig nu helt pænt og klarede skam en 3. plads i A 1. Mon Fritz Neumann har taget den i skole ugen forinden ?

Sten Agners nybyggede Fidusia kom ogs i luften, men næsten utrimmet og under de herskende vindforhold havde den ellers habile konstruktion det ikke let. Bjarne Jørgensen er ikke bange for at sætte modeller i luften, men måtte også bøde herfor med bl.a. brækkede propeller til følge. Var det nu vindens skyld eller fordi "Morfar" ikke var med denne gang ? Svaret blæser fortsat i vinden.

Det var rart atter at se Poul Rasmussen til DM, selvom han ikke fik alle sine modeller airborne, men han klarede dog en 2. plads i Wakefield-klassen med sin Korda 37, samme konstruktion som også Bjarne Jørgensen deltog med og fløj til en 1. plads.

Det svenske islæt begrænsede sig i år til 2 deltagere grundet forskellige årsager og måske også som følge af at SOM var afholdt weekenden forinden. Men både Tycho Andersson og Thomas Johansson placerede sig i præmierækkerne.

Konkurrencen blev ledet af Erik Knudsen og Fritz Neumann og Christian Andersen og Jens Arne Lauridsen assisterede flittigt med start af modeller og tidtagning så alt gled problemløst. Ud over de konkurrerende var således alle aktiverede lige til kl. 14.00, hvor konkurrencen sluttede.

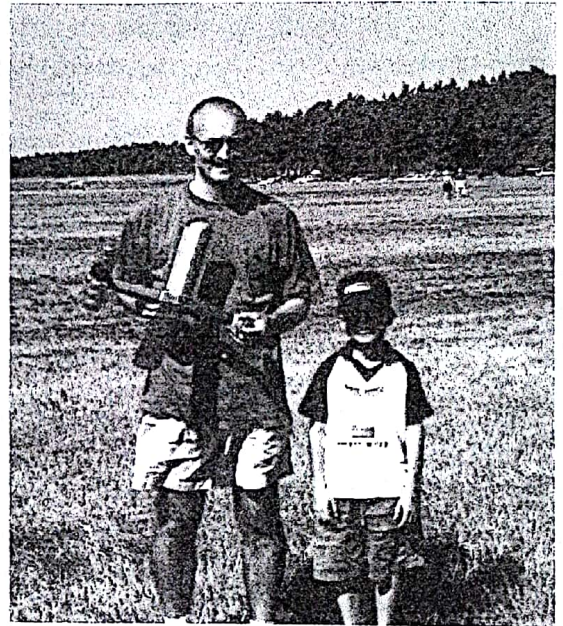
Herefter var der præmieoverrækkelse, hvormed endnu et oldtimer-dm fandt sin afslutning. Næste år ser vi gerne endnu flere deltagere og perfekt vejr. Det gør oplevelsen endnu skønnere.



Til venstre er Frank Dahlin i færd med at starte motoren på sin amerikanske "Wedgy" fra 1941.

.....
Til højre ses Kristian Andersen med sin FJ-5. Han flyver normalt moderne wakefield, men interesserer sig nu også for oldtimermodeller.

Den vordende modelflyver ved siden af er sønnen Poul.



3 originale "oldtimermodeller" har fundet en plads i solen. Bagest ses Jens Arne Lauridsen. Forrest fra venstre Tage Hansen og Poul Rasmussen.



Fotos :
Erik Knudsen

Resultatliste for DM med Oldtimermodeller 2002

Resultaterne er angivet i point (antal sekunder x handicaptal).

Veteran Klasse A-1 (til og med 1953)

7 tilmeldte

1. Hans F. Nielsen	HFN Fox	1952	(1,0)	(104 + 83) p. =	187 p.
2. Tycho Andersson	Laruska	1950	(1,1)	(76 + 35) p. =	111 p.
3. Frits Neumann	Jokum	1947	(1,25)	(60 + 44) p. =	104 p.
4. Frede Juhl	Pjerri 75	1953	(1,0)	(74 + 8) p. =	82 p.
5. Sten Agner	Fidusia	1950	(1,1)	(45 + 31) p. =	76 p.
Birgit Dahlin	Fidusia	1950	(1,1)	0	
Frank Dahlin	Fidusia	1950	(1,1)	0	

Veteran Klasse A-2 (til og med 1953)

8 tilmeldte

1. Fritz Neumann	FN-23	1953	(1)	(101 + 120) p. =	221 p.
2. Erik Knudsen	AH-24	1950	(1,1)	(87 + 50) p. =	137 p.
3. Hans F. Nielsen	Sherif	1953	(1)	(120 + 0) p. =	120 p.
Tycho Andersson	Victory	1953	(1)	0	
Hans F. Nielsen	SF-19	1937	(3,5)	0	
Tage Hansen	Calle 10	1946	(1,25)	0	
Sten Agner	Pjerri-69	1950	(1,1)	0	
Poul Rasmussen	Selvkonstr.	1946	(1,25)	0	

Oldtimer Klasse A-2 (1954 - 1968)

4 tilmeldte

1. Frede Juhl	The Duchess	1954		(48 + 44) p. =	92 p.
Tycho Andersson	Skymaster	1954		0	
Tycho Andersson	Stratos	1960		0	
Hans F. Nielsen	HFN-24 Chris	1955		0	

Veteran Klasse A-3 (til og med 1953)

4 tilmeldte

1. Hans F. Nielsen	Diogenes	1946	(1,25)	(120 + 81) p. =	201 p.
2. Frank Dahlin	Diogenes	1946	(1,25)	(50 + 106) p. =	156 p.
Frede Juhl	Ølhunden	1944	(1,5)	0	
Tage Hansen	H-37	1947	(1,25)	0	

Veteran Klasse C-0

4 tilmeldte

1. Thomas Johansson	Trumf	1938	(1,6)	(66 + 85) p. =	151 p.
2. Bjarne Jørgensen	Trumf	1938	(1,6)	(29 + 0) p. =	29 p.
Kristian Andersen	FJ-5	1938	(1,6)	0	
Bjarne Jørgensen	FJ-5	1938	(1,6)	0	

Veteran Klasse C-1

3 tilmeldte

1. Thomas Johansson	High Climber	1938	(1,6)	(82 + 102) p. =	184 p.
2. Bjarne Jørgensen	RX-1	1939	(1,4)	(115 + 0) p. =	115 p.
3. Bjarne Jørgensen	BJ-13	1950	(1,1)	(69 + 0) p. =	69 p.

Veteran Klasse C-2

1. Bjarne Jørgensen	Torpedo	1946	(1,1)	(36 + 0) p.	= 36 p.
Poul Rasmussen	Torpedo	1946	(1,1)	0	

Veteran klasse C-3 (Wakefield)

1. Bjarne Jørgensen	Korda - 37	1937	(1,6)	(120 + 120) p.	= 240 p.
2. Poul Rasmussen	Korda - 37	1937	(1,6)	(120 + 80) p.	= 200 p.
Hartvig Jensen (EK)	Hart 40	1940	(1,4)	0	

Veteran klasse D

1. Frank Dahlin	Wedgy	1941		(52 + 54) p.	= 106 p.
Poul Rasmussen	TH-35	1946		0	

I alt 37 tilmeldte modeller.

20 modeller fløj konkurrencestarter.

TABEL:

Antal sekunder en model skal flyve med et bestemt handicaptal for at få maxpoint !

Maxpoint = Handicaptal x sekunder

Sekunder = Maxpoints : Handicaptal

<u>Maximumpoint:</u>	60	90	120	150	180	210	240	270	300	360
----------------------	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

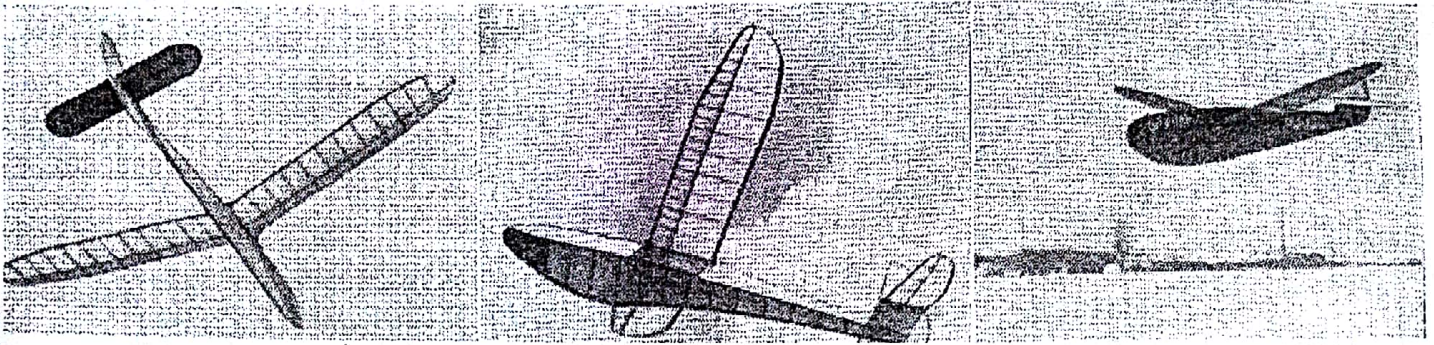
Handicaptal:ANTAL SEKUNDER:

3,5	17	26	34	43	51	60	69	77	86	103
2,0	30	45	60	75	90	105	120	135	150	180
1,6	38	56	75	94	113	131	150	169	188	225
1,5	40	60	80	100	120	140	160	180	200	240
1,4	43	64	86	107	129	150	172	193	214	257
1,25	48	72	96	120	144	168	192	216	240	288
1,1	55	82	109	136	164	191	218	245	273	327
1,0	60	90	120	150	180	210	240	270	300	360

Eksempel : Du flyver med en model med handicaptal 1,4 . Konkurrenceledelsen har sat maximumpoints til 150 p.

I kolonnen til venstre findes 1,4. Gå ind i kolonnen under 150. Der står 107 .

Jo ældre model, desto kortere flyvetid - og kortere hjemhentning !
--



De danska segelmodellernas utveckling och framtid

av Ing. Per Weishaupt

Danmark var näst efter Tyskland ett av de första länder som tog segelmodellerna på allvar. De danska modellerna var redan före kriget av ganska hög kvalitet, och under första krigsåret var de kanske världens bästa. Men så kom den stora svensk-finska framstötten, medan Danmark på grund av materialbrist och »besättelseproblemer» stod stilla. Då freden »bröt ut» och svenskar och danskar åter kunde mötas, led danskarna nederlag.

Men det kommer inte att så förbli! Som bakgrund till den framtida utvecklingen kan det vara av intresse med en översikt av de danska segelmodellernas utveckling, och där NI möter en del namn, som jag förutsätter att de är bekanta.

Första danska segelmodellen 1925

Den första danska segelmodellen byggdes 1925 av modellflygplonjären, snickare A. Larsen. Det var en 2.5 meters modell med 20 g vingbelastning och en vikt av 1.600 g. Sedan hände faktiskt ingenting inom det danska modellflyget förrän Odense Model-Flyveklub stiftades 1935. Det blev nu ett verkligt uppsving, och massor av »Baby», »Strolch», »Grosse Winkler» m. fl. såg dagens ljus. Dessa modeller byggdes f. ö. vid denna tidpunkt över halva Europa, speciellt Skandinavien.

Av danska konstruktioner under dessa första år, må först nämnas Knud Flensted-Jensens. Det var hans bok »Modelflygning» som satte fart på OMF. Boken innehöll ritningar bl. a. till en liten Winklerinspirerad plankroppsmodell. Senare kom utvecklingen med SF-19, den lilla behändiga »Bubi» samt den bästa av dem, »Pluto» känd även i Sverige.

1938—1939 utgav den populära veckotidningen »Illustreret Familie-Journal» (Allers) Sven Wiel Bangs modeller, och började med FJ 1, som byggdes i över 10.000 exemplar. Den förnämligaste modellen i serien var FJ-6 som var Danmarks första officiella FAI-modell.

En outsider var SV-H1, konstruerad av Svend Herborg (nu Greig). Den avvek från alla andra modeller, både till utseende och konstruktion, och uppnådde mycket fina tider, och var egentligen Danmarks första termikmodell.

FAI-reglerna införes

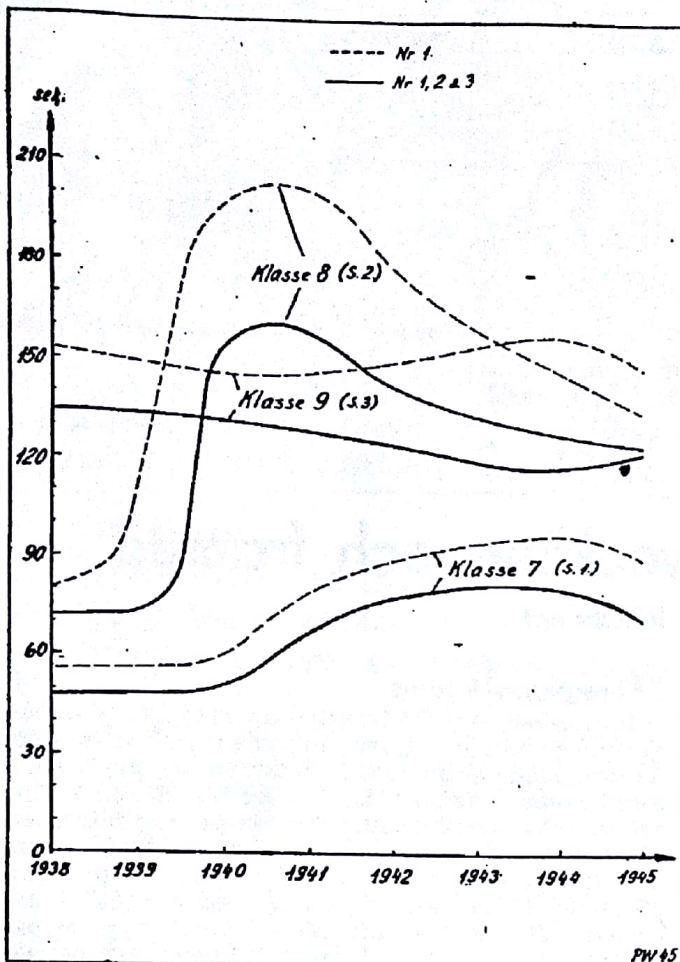
Införandet av FAI-reglerna, speciellt kroppsgenomskärningen, gjorde att såväl de tyska som danska modellerna (med undantag av FJ-6, som fortfarande innehar tidsrekordet på 76 min.) försvann från marknaden. För övrigt var intresset för motormodellerna just då mycket starkt, men det kom dock fram bra konstruktioner som »Bumblee-BEE» av Jörgen Nissen och RJ-5 av Richard Jensen, som med den äran deltog i King Peters Cup i London. Den sistnämnde var också den första som blev segel-elitflygare och nådde de 3 x 4 min. med 200 meters lina — en prestation som emellertid gjordes med mycken möda.

OMF-skolan

1940 kom emellertid Svend Skou, OMF, med sin SS-29 Weihe och visade, att man utan svårighet kunde flyga 5 min. med en bra modell utan termik. Det blev upptakten till »OMF-skolan» av modeller, som förde danska segelmodeller till världsklass. Framgången berodde dels på förbättrade glidegenskaper (i sin tur beroende på bättre utförande av modellerna) dels på förbättrade startegenskaper. SS-29 var den första modell som hade full användning av 200-meterslinan. Den var mycket stabil och hade startkroppen längre bak, än vad som var brukligt.

Året därpå följde åtskilliga OMF-are den nya linjen. Förf. »Opvind» var den första och största (45 dm²). Den flög 6½ min. utan termik. Vingarna var ellipsformade, mest för utseendets skull, och denna vingform blev mycket populär. Vingprofil var Grant X-9. Den kraftiga och höga kroppen är också karakteristisk för OMF-skolan. Den gav goda högststartegenskaper. Ett automatiskt kurvroder konstruerades och ökade chanserna till termikflygning väsentligt. Ja, det blev helt enkelt nödvändigt att förse modellerna med automatiska luftbromsar!!

Levin Jensens berömda LJ-14 (Hobbyboken 1944, sid. 38) hade den välkända GÖ 497-profilen att tacka för sina goda egenskaper, under det att Mogens Erdrup ME-14 (Danmarks hitintills mest lyckade modell) hade bärande stabilisator, något som annars icke brukades i OMF. ME-14 är fort-



Segelmodellernas utveckling.

farande ööverträffad i Danmark; vid C-ellitproven nyårsdagen nåddes tiderna 7 min. 59 sek., 8 min. 14 sek. och 7 min. 31 sek., senare sattes det absoluta danska distansrekordet — en flygning på 86.55 km varav 25 km över Stora Bält.

De »moderna teorierna» håller sitt intåg

1943—1944 började de nya profil- och lateral-centrumteorierna att på allvar göra sitt intåg, men inte i samma utsträckning som i Sverige och Finland. Nu användes dock nästan uteslutande SI-profiler och några tyska, exempelvis Gö 450 och bärande stabilisator användes alltid. Däremot har OMF-skolans höga kroppar icke gått att fördriva, då de ju har goda högststartsegenskaper m. m.

Under det att OMF-skolans modeller aldrig kom ut i ritningsmarknaden, har Dansk Modellflyger Union under de senaste åren gett ut en hel rad segelmodellritningar av olika storlek och för alla stadier. Mest byggd är segelmodellen »Simplex», konstruerad av Richard Jensen, OMF. I samma klass, S 1, är »Grimponimus», konstruerad enl. de moderna teorierna. I mellanklassen, motsvarande S 2, finns det tre modeller: »Calle», konstruerad av Carl Johan Petersen, »Holger Danske», konstruerad av Hans Klöve Lassen samt den ultramoderna »Pelikan», konstruerad av Henning Jönsson.

Jönsson är f. ö. också Danmarks radikalaste modellflygare. Han har städse pläderat för enkla modeller och menar att varje tävlingsflygare alltid skall vara utrustad med en modell för varje start.

I största klassen finns den originella »Ölhunden», konstruerad av Jörgen S. Petersen. Den saknar fena, och är mycket omdiskuterad. Den är icke lätt att bygga, men har uppnått många fina resultat.

Under 1945 blev det svensk-danska modellflygsamarbetet åter upptaget. Då danskarna led nederlag, var det naturligt att många definitivt gick in för moderna modeller i stil med de svenska.

OMF-flygarnas senaste konstruktioner visar detta. ME-14 har ersatts med ME-20 »Den röde Pimpernel», som har vanlig V-form, ellipsformade vingtippar, men mindre fena och modern profil. Med ME-21 är steget taget fullt ut. »Pimpernel Smith» som den också kallas, har diamondkropp, samt vinge med små öron (»tvättbräde» enl. odenseansk terminologi). Profiler är Gö 450 (vingen) och SI-52507 (stabilisatorn).

Man menar i OMF, att dessa modeller har tillfredsställande högststarts- och flygegenskaper. De flyger icke bättre än de gamla modellerna, men de är mycket lättare att bygga och byggas snabbt. Det är kort sagt en rationalisering av modellflygsporten: mindre byggnad, mera flygning. För att förhindra för många bortflygningar, använder många fortfarande luftbromsar, liksom även kurvroder, även om de nya modellerna kurvar lättare än OMF-skolans.

Stagnation och tillbakagång?

Undersökningar av modellernas utveckling under de senaste åren, visar att den förbättring av sjunkhastigheten som registrerades hos OMF-modellerna under de första krigsåren, nu stagnerat. De moderna modellerna har icke kommit under 0.4 meter/sek. På småmodellernas område har på sätt och vis skett en förbättring, men trots moderna profiler och lägre vingbelastning, har sjunkhastigheten icke förbättrats, var felet än kan vara.

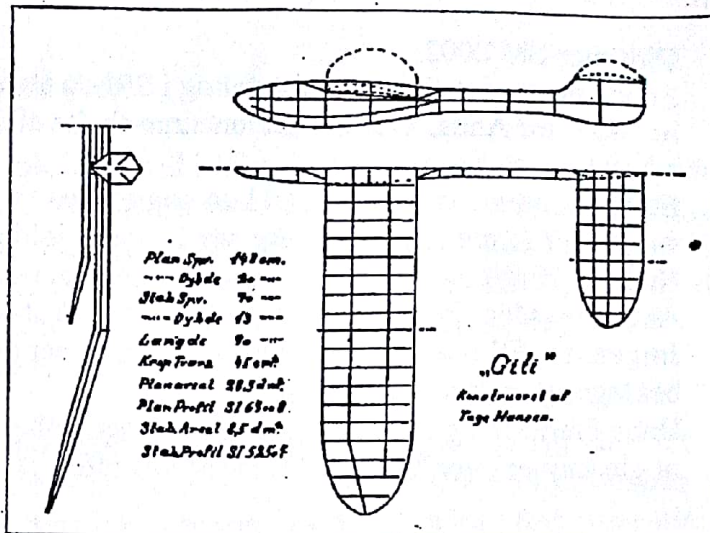
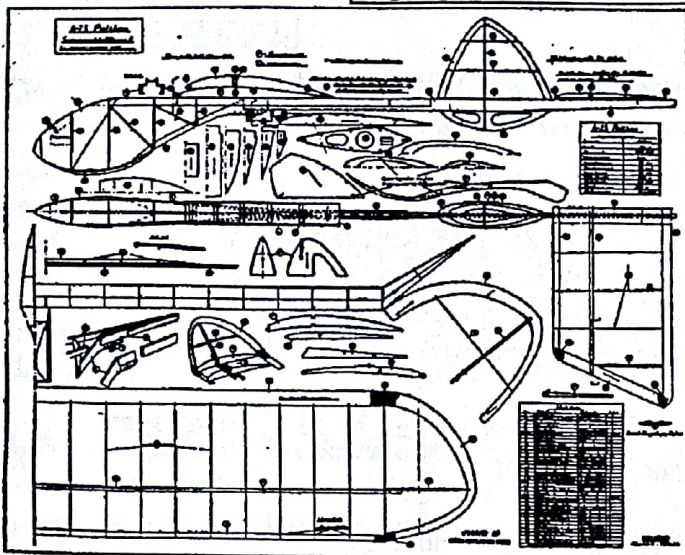
Vad tävlingsresultaten anbelangar, är de sammanställda i diagrammet. För att utesluta falska siffror på grund av toppresultat, har som grundval tagits nr 1, 2 och 3:s genomsnittstider, sålunda 9 starter. Som man ser, visar 1945 direkt nedgång. Har modellerna blivit sämre? Kanske. Brist på material, icke minst beklädnadsmaterial och dope, har utan tvekan gjort sitt.

Men framför allt skylles tillbakagången på tävlingsövana hos de flesta danska modellflygare. Ett studium av startkortet visar, att det är få som gör sina tre starter, och att genomsnittresultaten till följd därav blir svaga.

Innan vi avslutar denna översikt måste anmärkas, att de danska segelmodellerna icke är ensidiga högststartsmodeller. Före kriget var hangmodellerna lika utvecklade som högststartsmodellerna, och fortfarande hålles hangtävlingar.

Också flygande ankor och flygande vingar finns det — och de är t. o. m. mycket väl utvecklade. En episod: en flygande anka företog sig en dag

I denne artikel nævnes en hel række af de modeller, som nu i nybygget tilstand bruges ved vore stævner.



»Pelikan».

Konstruktör: H. Jönsson.

Reynoldstal: 65 000.

Spännvidd: 120 cm. O-spant: 35 cm².

Korda: 20 cm. Stab. spv.: 51 cm.

Vingyta: 23,5 dm². Stab. korda: 15,5 cm.

Sidoförhållande: 1: 6 Stab. yta: 6,9 dm².

Kroppslängd: 85 cm. Vikt: 355 g.

Vingbelastning: 15 g/dm².

»Giti».

Konstruktör: Tage Hansen.

Spännvidd: 148 cm. O-spant: 45 cm².

Korda: 20 cm. Stab. spv.: 70 cm.

Vingyta: 28,5 dm². Stab. yta: 8,5 dm².

Vingprofil: SI 63008. Stab. korda: 13 cm.

Kroppslängd: 90 cm. Stab. profil: SI 52507.

en märkvärdig flygning efter handstart. Först gled den ett stycke med fin glidvinkel, och så plötsligt gick den rätt nedåt. Jörgen S. Petersen tydde detta så, att framvingen (stabilisatorn) först flög överkritiskt på grund av startens fartöverskott men sedan underkritiskt. Därför försåg han framvingen med turbulenstråd — och då blev det fint glid under hela flygningen! Petersen har senare konstruerat en hel mängd välflygande ankor och har liksom Oscar Vang, OMF (se ritning i Hobbyboken 1945, sid. 43) blivit elli-flygare med en anka.

De flygande vingarna är mycket besvärliga, men framsteg har dock gjorts. Kurt Rechnagel (se ritning i Hobbyboken 1944, sid. 41 och 1945 sid. 33) har fått fram flera tryckcentrumfasta modellprofiler och även uppnått goda resultat med »vingar» och han menar att även de flygande vingarna inom en snar framtid skall vara i klass med normalmodellerna.

Framtiden?

De kommande danska modellerna blir säkert rätt lika de förnuftigare av de moderna svenska modellerna. De talrika avarterna hoppas vi dock slippa, de har gjort sin tjänst som experiment-modeller och bör nu vara ett minne blott.

När sedan material kommer, och vi danskar får mer tävlingsvana, så kan kommande svensk-danska tävlingar bli riktigt spännande. Och även när gumminodden kommer, skall de danska segelmodellerna gott försvara sin plats.



Dansk model fra 1939 med sin Baby. Birgitte Drewsen fra Globus Aero Klub med Baby - en tysk model, som i perioden 1935 til 1940 blev meget anvendt i Danmark. Mange danske modelflyvere fra perioden byggede Baby som første model. Birgitte var aktiv modelflyver.

Oldtimer-SM 2002

Et helt år var det siden vi sidst deltog i SM og nu var tiden atter inde til at drage til Rinkabyfeltet lidt nord for Åhus, hvor konkurrencerne skulle afvikles i dagene 23.-25. august.

Et helt år havde vi eller var det kun nogle af os set hen til den forjættede plads hinsidan. Og hvem var vi så? Ja med visse undtagelser Tordenskjolds soldater, nemlig Erik Knudsen, Hans Frederik Nielsen, Birgit og Frank Dahlin, Fritz Neumann og Frede Juhl. Et nyt ansigt var Christian Andersen. Men det ville have været skønt også at se Poul Rasmussen, Arne Hansen, Bjarne Jørgensen, Eli Nielsen og den gode Steen Agner såmænd, men sygdom og andre gøremål forhindrer beklageligvis større deltagelse.

Hans Frederik og undertegnede havde slået pjalterne sammen og kørte i min bil så vi kunne spare nogle kroner over broerne. De burde afskaffes, ja bropengene altså!

Vel ankommen sidst på eftermiddagen fredag kørte vi straks til startstedet og fik hilst på bekendte som ubekendte deltagere. Frank Dahlin deltog jo i F klassisk-klassen og var første dansker i aktion. Men Birgit og Frank sad nu rigtig og gassede sig, da vi kom og hilste på. Vi så lidt på gasmotormodellerne der strøg til vejrs med voldsom larm til følge. Men det skulle vise sig ikke at være uden en vis risiko. En svensker, hyggelig fyr viste det sig senere, sendte sin model i luften, men den nåede kun sådan ca. 15 m mod himlen før den krængede voldsomt og tog kurs mod moder jord som den tog et kort, men voldsomt favntag med. Den arme svensker måtte gå den tunge gang til havaristen, der antog form af en gang pindebrænde. Heldigvis havde jeg fulgt modellens adfærd, for den bragede ned blot 5 m fra mig. Hvem kan vel også vide, man skal gå med styrthjelm som modelflyver!

Hans og jeg fik trimmet lidt og det samme gjaldt Christian, der sloges lidt med en bette FJ 5, men lidt efter lidt blev den skam helt medgørlig.

Sent på eftermiddagen ankom Erik Knudsen og frue, hvorefter alle danskere med undtagelse af Fritz Neumann, der først skulle ankomme lørdag, var arriveret.

Fredagens vejr var i øvrigt solrigt, men det følte køligere end derhjemme og vinden lå ikke på den lade side.

Dag 2 lørdag var vejret lidt venligere med sol og lidt svagere vind og termikken begyndte så småt at skyde op som annemoner en forårsdag. Men maxerne florerede nu ikke af den grund. Frank testede sin Fidusia et par gange, men den længtes efter moder jord, for den trak ned hver gang den blev trukket op. Et klogt hoved anbefalede at rykke højstartkrogen en tak bagud og se det gjorde underværker! Nu nød den luftturene og endte skam på en 3. plads. Og vidst nok for første gang i lang tid blev Frank dermed bedre placeret end Birgit!

Fredes Grimpo var vild i varmen og stak af i 2. start for ikke at vise sig mere. Måske den har været sur over et eller andet. Fritz Neumanns Jokum var tvær og sur for den gad nærmest ikke flyve, men alle kan jo have en dårlig dag. Hans Frederik plejer nok at kunne finde termikken, men hans HN 24 Chris må have været indisponeret for maxerne udeblev, men trods dette alvorlige handicap placerede han sig alligevel på en pæn 4. plads. Fredes FJ 21 Ple må have luret Grimpoen, for den stak også af i 2. start og forblev borte. Måske den og Grimpoen har noget sammen som vi er uvidende om.

Svenske resultater:

Klasse A (dansk C-0). 12 deltagere.

Klasse B (dansk C-1). 23 deltagere.

1. Sigurd Isacsson	TI-39	360 sek.
2. Hans Carlsson	Trim II	315 sek.
3. Lars Tolkstam	Trim II	286 sek.

1. Anders Håkansson	Landegren	435 sek.
2. Lars Ljungberg	Landegren	423 sek.
3. Sigurd Isacsson	Västanvind	411 sek.

Dag 3 søndag bød fortsat på sol, men også mere frisk vind.

I dag skulle vi konkurrere i Sint og S 3. Hans Frederik lagde ud i Sint med sin Sherif, men den fandt mere ned end opvind og det gjaldt tilsyneladende alle deltagere for tiderne lignede med en enkelt undtagelse [Freddy Dahlstrand] hinanden. Lidt senere på formiddagen bedredes resultaterne og Hans Frederik fik max i 2. start, medens Erik Knudsen måtte nøjes med 110 sek. 3. start igen max til Sheriffen og 58 sek. til Erik og hans AH 24. I S3 klarede Frank med sin Diogenes sig bedst af danskerne med en samlet 2. plads medens Hans Frederik og Frede delte 3. pladsen.

I øvrigt var Hans Frederik ude for et regulært om end ikke tilsigtet bagholdsangreb på vej ud efter sin model. Bedst som han krydser grusvejen lige efter startstedet klapper en svensk model vingen sammen under højstart for sekunder senere efter et styrt dyk at brage i jorden 1 m bag den uanende Hans Frederik ! Var det mon alligevel ikke godt med en styrthjelm?

Efter 3 dage med et rimeligt vejr og et mesterskabsstævne som svenskerne som vanligt havde styr på kunne vi efter præmieoverrækkelsen atter drage mod Danmark i forvisningen om, at vi for første gang i de år vi har deltaget i SOM havde slået svenskerne med over 300 sek. ... sådan !

FREDE JUHL

Resultater fra SM 2002

Klasse C (dansk C-2). 17 deltagere.

- | | | |
|---------------------|-------------|-------|
| 1. Anders Hakansson | Landegren | 450s. |
| 2. Sten Persson | Prim | 380s. |
| 3. Th. Christensen | Convertible | 356s. |

Klasse D (wakefield), 14 deltagere.

- | | | |
|---------------------|-----------|-------|
| 1. Anders Håkansson | Landegren | 450s. |
| 2. Anders Hakonsson | Tusse | 450s. |
| 3. Lars Ljungberg | Wake-50 | 450s. |

Klasse S-1 (dansk A-1) 12 deltagere.

- | | | |
|--------------------|-------------|-------|
| 1. Tycho Andersson | Laruska | 450s. |
| 2. Rune Tedenryd | HW-44 | 373s. |
| 3. Frank Dahlin | Fidusia | 368s. |
| ... | | |
| 6. Birgit Dahlin | Fidusia | 299s. |
| 7. Frede Juhl | Grimponimus | 232s. |
| 12. Fritz Neumann | H-43 Jokum | 38s. |

Klasse S-2 4 deltagere.

- | | | |
|-------------------|--------|-------|
| 1. Sven Landervik | Taifun | 302s. |
| 2. Ronald Borg | Uppåt | 242s. |

Klasse S-3 (dansk A-3). 7 deltagere.

- | | | |
|--------------------|----------|-------|
| 1. Per Nilsson | Draken | 324s. |
| 2. Frank Dahlin | Diogenes | 290s. |
| 3. Hans F. Nielsen | Diogenes | 192s. |
| 3. Frede Juhl | Ølhunden | 192s. |

Klasse S int (ca. dansk A-2). 9 deltagere.

- | | | |
|----------------------|----------|-------|
| 1. Freddy Dahlstrand | Viking | 378s. |
| 2. Hans F. Nielsen | Sherif | 374s. |
| 3. Lars Larsson | Bernfest | 333s. |
| ... | | |
| Erik Knudsen | AH-24 | 255s. |

Hurra !

Siden 1998 har der ved SM Oldtimer været afholdt en uofficiel dansk-svensk landskamp.

Holdene er blevet sat inden konkurrencens start. De klasser man flyver i, er blevet valgt ud fra, hvilke klasser de danske deltagere flyver i.

Holdet i år bestod af Birgit og Frank Dahlin, Hans F. Nielsen, Frede Juhl og Erik Knudsen.

Svenskerne vandt i 1998, 1999 og 2000.

I 2001 blev det uafgjort.

Vi vandt i år med +300s!!!

Elegant amerikansk wakefield set på Rinkaby. Formodentlig Frank Zaics New Yorker IV fra før 1940.



Foto: Erik Knudsen

Klasse A-2 (ca. dansk Oldtimer A-2).

12 deltagere.

- | | | |
|--------------------|-------------------|-------|
| 1. Sven Rågwall | Nordic Winner | 413s. |
| 2. Rolf Astervik | Nebula 1954 | 402s. |
| 3. Lars Larsson | Snäll | 393s. |
| ... | | |
| 4. Hans F. Nielsen | HN 24 Chris | 344s. |
| 7. Frede Juhl | FJ 23 21 Ple | 300s. |
| 12. Frede Juhl | SP 54 The Duckess | 199s. |

Klasse F klassisk (dansk Veteran klasse D). 4. Deltagere.

- | | | |
|------------------|--------------|---------------|
| 1. Sören Edström | HU 10 C | 360s. + 240s. |
| 2. Leif Sundwall | Sperhead Jr. | 360s. + 160s. |
| 3. Frank Dahlin | Wedgy 1940 | 241s. |

Klasse F Nostalgi (dansk Oldtimer klasse D). 4. Deltagere.

- | | | |
|-------------------|--------------|---------------|
| 1. Sven Olof Borg | Heatwave | 360s. + 144s. |
| 2. Rolf Astervik | Dream Weaver | 360s. + 51s. |

A 15⁷⁶ span Jetem model for Jetem 50 motor

SNOWFLAKE

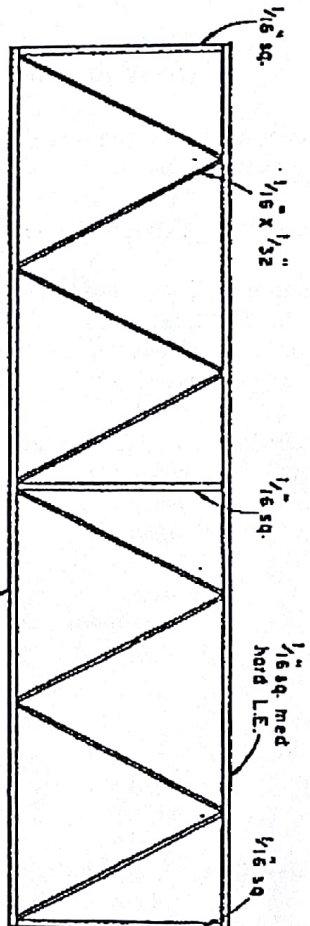


DESIGNED BY
RON ARMSTRONG
COPYRIGHT OF

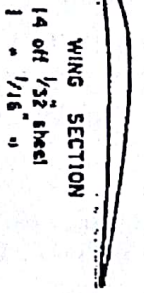
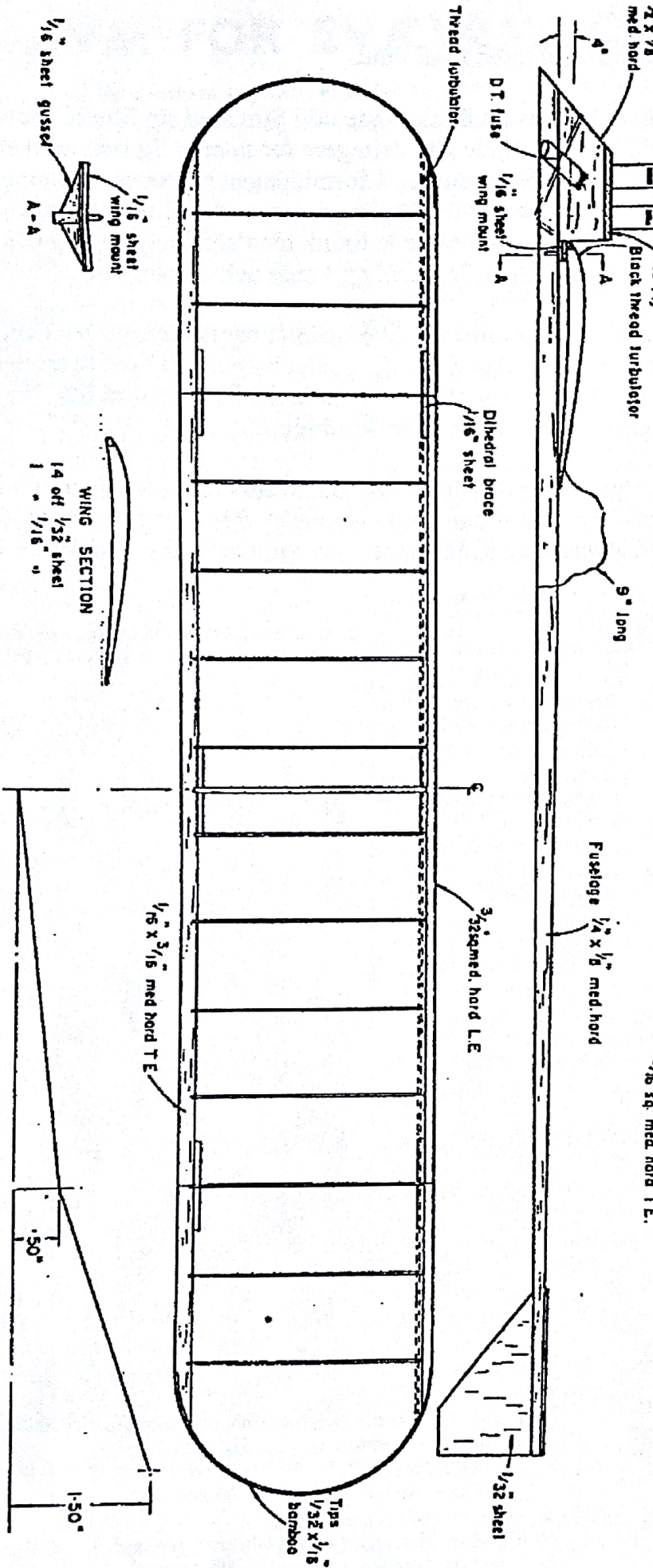


THE AEROMODELLER PLANS SERVICE
38, CLARENDON ROAD, WATFORD, HERTS.

ALL WOODS ARE BALSA UNLESS OTHERWISE STATED.



Materials required	
1 Strip of	1/16" x 3/16" x 36" M/h Balsa
1 "	1/16" x 3/16" x 36" "
1 "	3/32" x 3/32" x 36" "
1 "	1/8" x 1/4" x 36" "
1 Sheet	1/32" x 3" x 6" "
10"	of 1/32" x 1/16" Bamboo
Scrap	1/16" Sheet
"	1/8" "



J 772

Frank Dahlin har fundet denne model i Aeromodeller.

Fuld størrelse : forstør denne tegning 1,6 gange
Se artiklen fra Aeromodeller på side 19.

TIL VM FOR SVÆVEMODELLER I ØSTRIG

To danskere i spidsen efter første periode; men vi kunne ikke holde stillingen over for Jugoslavien og Tyskland. — Strålende østrigsk organisation af konkurrencen

LØRDAG den 9. august rejste det danske hold pr. tog til verdensmesterskabet for svævemodeller i Graz. Holdet bestod af *Arne Hansen, Uffe Wøldiche Christensen, Ove Nesdam, Børge Hansen* og *Hans Hansen*, der fungerede som holdleder. I München stødte *Fritz Neumann* til os. Han skulle flyve proxy for *Egil Haug*, Norge.

For ikke at gøre turen derned altfor anstrengende gjorde vi ophold i München og Salzburg. Onsdag aften ankom vi til Graz og blev indlogeret på byens bedste hotel. Der blev vi budt velkommen og fik overrakt en stor kuvert med forskellige brochurer og kort over Graz, 2 emblemer og et lille navneskilt. Hvert land havde sin tolk, for vort vedkommende en svensk dame og hendes datter. Hele arrangementet var anlagt i meget stor stil, næsten for flot for os modelflyvere, men det blev den helt store oplevelse. Vi boede på hotelværelser så store, så man blev træt af at gå fra den ene ende til den anden. Vi spiste 4—5 måltider om dagen med tre retter til frokost og middag. Indvielsen, udflugten til Schöckeln og afslutningen var fester, som vi aldrig vil glemme. Selv om vi måtte betale 135 kr. for 3½ dages ophold, kan man godt sige, at man fik noget for pengene.

I stedet for den programmæssige trimning torsdag eftermiddag blev der på vort initiativ stillet en bus til rådighed om morgenen kl. 5 — og den blev propfuld. Vi fik således trimmet, mens vejrforholdene var, som de kunne ventes ved konkurrencen, og resultaterne lovede godt for placeringerne. Flyvepladsen Thalerhof lå ca. 8 km fra Graz i en bred dal, var ca. 800 × 1500 m og havde forholdsvis gode omgivelser.

Stævnet begynder meget højtideligt

Kl. 10.00 skulle åbningen foregå. Vi stillede op under flagene, der var anbragt i en halvcirkel foran administrationsbygningen. Der var ankommet 12 nationer og 41 aktive deltagere. Alle danske var klædt i khaki med flag på ærmet. Først bød den østrigske aeroklubs præsident, *Fritz Polcar*, os velkommen til Graz. Derefter blev den østrigske nationalsang spillet af et tyrolerorkester, og et drenge- og pigeorkester sang. Så talte en repræsentant for Steirermark og borgmesteren for Graz by, og hr. *Degen* takkede på FAI's vegne til slut aeroklubben for indbydelsen. Nu blev det meget højtideligt: vi fik først overrakt en edelweiss af en lille pige i nationaldragt og aflagde derefter ed på, at vi ville overholde reglerne og kæmpe i god sportslig ånd ved håndtryk af 6 herrer! Vi havde ikke helt rene hænder efter 3 timers trimning, så vi fik dem i en fart tørret af i buksebagen.

Hele åbningshøjtideligheden og de næste to dages konkurrencer blev udsendt af den østrigske radio!

I løbet af eftermiddagen blev modellerne kontrolleret; vi fik dem alle godkendt, selv om det kneb lidt med vægten, idet de fleste af vore modeller lå lige på 410 g. Holdlederne var til møde for at få reglerne gennemgået. Ved lodtrækning fik vi tildelt 4 starttider i hver periode. Disse tider trak vi så igen lod om. Denne ordning med faste starttider, som vi havde imødeset med bange anelser, viste sig at være rigtig god under de meget rolige vejrforhold. Vi blev delt op i fire grupper med 10—11 mand i hver. Vi kom i gruppe med jugoslaverne, svenskerne og Neumann. Starterne skulle foregå hver 5. minut, og vi skulle starte, inden der var gået 3 minutter. Startstederne var anbragt midt på pladsen i en firkant med ca. 200 m mellem hver, så man kunne starte i alle retninger.

To danskere i spidsen i 1. periode

Fredag morgen skulle vi flyve. Vi var oppe allerede kl. 03.00 og spise første frokost. Kl. 04.00 kortede vi til flyvepladsen. Vi kunne nå at trimme lidt, hvilket var godt. De modeller, vi havde trimmet om aftenen, medens luften var tør og solen fremme, kunne slet ikke flyve i det døde tågede vejr. Der var ikke andet at gøre end at tage reservemodellen eller trimme om i en fart. På grund af tågen kom vi først i gang kl. 05.10, og Nesdam lagde for med en eksemplarisk flyvning, tophøjde og meget fin glidning. Tid 317 sek., periodens bedste.

Derefter blev det Arnes tur, og han fløj 271 sek., den næstbedste tid i perioden! Jeg fik i sidevind ikke tophøjde; men det blev dog til 239. Uffe fik kun lige over fejlstart. Han havde haft modellerne med i toget, og de havde der fået så hård en medfart, at ørerne knækkede og blev skæve, så modellerne ikke kunne starte. Efter første periode lå vi fint placeret med 3 mand mellem de 9 bedste. Der blev ikke offentliggjort nogle tider, så vi måtte styrte rundt for at høre, hvor meget de andre havde fløjet. 16 fløj over 3 minutter. 2. periode fortsatte lige efter første.

2. periode: Jugoslavien og Tyskland går frem

Jeg startede først og kom af sted i den rigtige retning og fik tophøjde. Tiden blev 260 sek. Tidtagerne kunne for solen ikke se modellen slippe linen, og jeg kunne efter reglerne starte om. Jeg lod dog være, man ved hvad man har, men ikke hvad man får. Lige efter mig startede Nesdam. Han havde givet modellen en anelse mere indfaldsvinkel, hvilket desværre bevirkede, at modellen stallede, og den fløj kun 98 sek. Det var ærgerligt, selv om man lærer noget af det. Nesdam var ikke meget værd resten af dagen! Arne fik igen en fin flyvning på 252 sek., medens Uffe igen ikke kunne starte. I alt fløj igen 16 over 3 min., heraf 2 max.

Efter første dags to starter førte *Gunic*, Jugoslavien, med 549 sek., tyskeren *Hacklinger* havde 547, Arne 524, jeg var nr. 5 med 498, Nesdam var faldet ned til nr. 16. Vi havde altså en god chance for at vinde.

Om formiddagen var der flyveopvisning.

Vanskelligt vejr i 3. periode

Lordag skulle vi igen op kl. 03.00, og det var efterhånden noget trættende at komme op på denne tid 3 dage i træk, når vi så samtidig ikke kom tidligt i seng, fordi det var så meget, vi skulle nå. Vi startede præcis kl. 05.00. Vejret var et helt andet, end vi havde set de to foregående dage. Vinderen hvirvlede med stor fart rundt i alle retninger. Startede vi i ret kraftig modvind ved jorden, kunne vi i 25 m højde møde en lige så kraftig medvind, så det hele syntes håbløst. Henimod kl. 05.00 blev vinden dog mere jævn, men kraftigere, og der var en del termik. Nesdam startede først og fik kun 196 sek. ud af en flyvning på over 5 minut



Danskerne i Graz. Fra venstre Hans Hansen (holdleder), Børge Hansen, Ove Nesdam, Arne Hansen, Uffe Wøldiche Christensen og den som snordmande fungerende Fritz Neumann.

Blandt deltagerne i VM-52 var *Arne Hansen* med sin AH-24, *Børge Hansen* med Pjerri-70, *Ove Nesdam* med Pjerri-69 og *Uffe Wøldiche Christensen* med en meget velbygget og velflyvende finsk inspireret (Meteor) model med 0,4 mm krydsfiner som torsionsbox på planet samt en strømliniet forkrop med halebomsrør. Uffe og jeg var klubkammerater i Slagelseklubben "Vingerne" på dette tidspunkt, boede på samme pensionat og byggede sammen. Uffe var forfulgt af uheld til VM.

ter. Sigtbarheden var på grund af mørket for ringe til, at tidtagerne kunne se modellen længere. 20 minutter efter startede jeg, og vinden var nu blevet noget svagere, og modellen kunne ses i 269 sek., før den forsvandt. Derefter startede Arne, og han var desværre uheldig. I næsten tophøjde blev modellen ramt af en hvirvelvind fra siden og sprang af krogen. Inden den fik rettet sig op, havde den tabt så megen højde, så tiden kun blev 96 sek. Tilsidst startede Uffe, han havde fået modellen rettet op aftenen før, og den fløj nu 260 sek. I de sidste 20 minutter af perioden var vejret roligt, og flere opnåede 4—5 minutter.

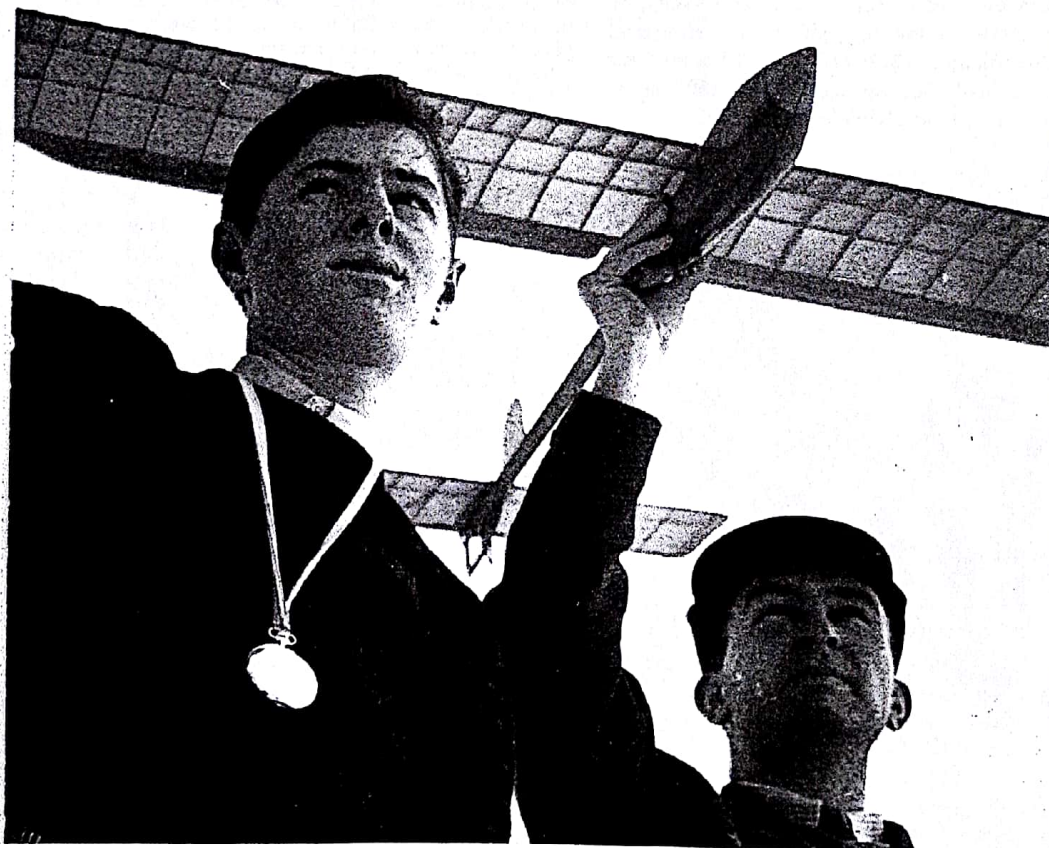
Det blev hurtigt klart, at jugoslaven Gunic havde vundet med 849 sek. Tyskerne Hacklinger og Sämann blev nr. 2 og 3 med 810 og 803 sek., og jeg nr. 4 med 767, Arne nr. 12 med 620, Nesdaam nr. 14 med 605 og Uffe nåede ved sidste start med 260 sek. op fra nr. 40 til nr. 33 med 327 sek. Bedste svensker var Ragnar Odenmann, der blev nr. 8 med 663 sek. Englænderne, som vi havde ventet os meget af, fik deres bedste mand ind som nr. 11 med 637 sek.

Uofficielt var der arrangeret en holdkonkurrence for de lande, der stillede med 4 deltagere. Tyskland vandt med 40 points, Jugoslavien nr. 2 med 56 og Danmark nr. 3 med 63 points. Vor placering var blevet den samme, selv om vi udregner placeringerne på grundlag af flyvetiderne både for 3 og 4 mand.

Efter VM i 1952 gik Hans Hansen, Børge Hansen og Ove Nesdaam (som ved et byggeuheld fik flappet bagkanten for meget på sin Pjerri-69) i gang ned at udvikle et flappprofil.

Det var på baggrund af modellens formidable egenskaber i tyk, fugtig luft at man begyndte eksperimenterne.

I 1953 brugte Hans Hansen profilet i sin Aurikel og blev individuel verdensmester.



Ove Nesdaam og Børge Hansen. Bemærk den flappede bagkant - formentlig et forsøg på en Pjerri-70.

Udflugt og strålende afslutningsfest

Lørdag eftermiddag var vi inviteret på udflugt til Schöckeln til indvielsen af en ny landingsplads og hangar for svæveplaner oppe på bjerget.

Lørdag aften var vi inviteret til afslutningsfest hos Landeshauptmann Josef Krainer på Graz Burg. Denne aften blev den helt store oplevelse. Vi var tilsagt til kl. 2030, og vi samlede i haven ud for palæet. Hele sceneriet var vidunderligt skønt. Palæets facade var oplyst af kraftige projektorer, og forskellige figurer og springvand i haven var ligeledes belyst. Holdene stillede først op til parade, og verdensmesterskabets protokol blev oplæst. Derefter foretog Landeshauptmann Krainer præmieoverrækkelsen, og alle deltagere og medhjælpere fik overrakt en medalje. Jeg fik for min 4. plads et sølvcigaretetui, udsat af den østrigske finansminister. Derefter fulgte et underholdningsprogram, først østrigske folkesange og jodlen, og tilsidst viste et hold folkedansere os nogle af de klassiske østrigske folkedanse.

Efter underholdningen gik vi indenfor til madder, øl, kager og vin, så meget som vi ville have.

Næste morgen rejste vi videre til endnu en uges ferie i Italien, og lige til det sidste så vi, at organisationen var i orden: Vi fik en stor madpakke, chokolade og frugt med på rejsen!

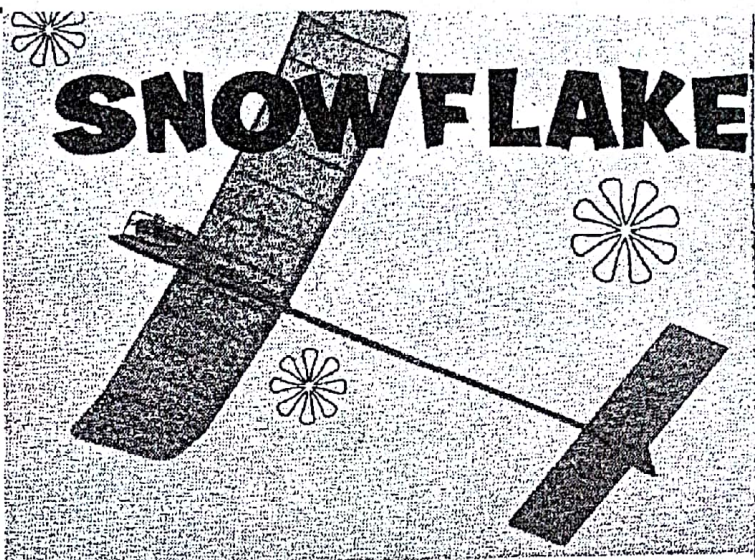
Børge Hansen.

A 15½ in. flyweight for Jetex 50 designed by Ron Armstrong

UNIQUE FASCINATING and relatively cheap as Jetex flying is today, the following given to this branch of the hobby is far less than would be expected. Few Jetex models are to be seen on the flying fields, particularly contest duration designs; but as it is our policy to cater for all modellers and their individual interests, we introduce to our plans range this month a design that will most certainly satisfy the needs of the contest minded Jetex flyers, dwindling though they may be.

The original model, built in 1954 for the Belfast M.F.C.'s Annual Boxing Day competition, started off life with a flight of 1:35 on a 10-sec. motor run. A second much lighter version was built and proved very successful by taking first place at the P.A.A. Festival in 1955, with an aggregate ratio of 19:1. The most recent success has been first place in the S.M.A.E. Jetex Cup, 1957, with an aggregate ratio of 27:1, being lost on its last flight.

The fuselage is constructed from med. hard $\frac{1}{8} \times \frac{1}{4}$ in. strip, the $\frac{1}{4}$ in. being tapered to $\frac{1}{8}$ in. at the rear. Motor pylon is of $\frac{1}{8}$ in. sheet and is cemented perfectly upright onto the fuselage nose. A small piece of $\frac{1}{16}$ in. ply is cut $\frac{1}{2}$ in. wide to fit onto pylon top. Positions of screws are marked, and the ply has two fine holes drilled through. The ply is then cemented in position on the pylon. One piece of thin asbestos sheet covers the pylon and fuselage nose; this is achieved by cementing sheet to one side of pylon/nose, folding over and cementing down on the other side. A second layer of asbestos should be cemented onto the pylon top, before clip is finally screwed down, as considerable heat is generated by the latest Jetex fuels. A point worth mentioning here, is that the 50C motor will only fit correctly into the clip after the gas deflector ring has been removed. This will slide off after the application of a little penetrating oil. Note that the "lip" of clip is towards the rear and not forward as usual. It is also bent downwards slightly and provides a more positive method of retaining the motor in the clip. The $\frac{1}{8} \times \frac{1}{4}$ in. strip wing mount is cemented to the



fuselage and gently cracked down the middle. Gussets from $\frac{1}{8} \times \frac{1}{4}$ in. strip when cemented in place should then give wing mount correct dihedral angle. The complete fuselage can now be sanded and rounded off to a streamlined section and the $\frac{1}{2}$ in. fin added.

The wing and tailplane are so simple as to require very little explanation. For the modern modeller who has yet to use bamboo in a model, we would say that the wing tips can be made from stripped down garden canes.

As regards covering, the wing and tailplane are covered with lightweight Modelspan, watershrunk and given one coat of 50 per cent. dope/thinner. Both these parts must be pinned down to prevent warps.

The original model was trimmed to fly in a tight left-hand spiral by warping the tailplane and using *no* sidethrust on the motor, however, by warping the rudder and *using* sidethrust (easily obtainable by bending the motor clip "prongs" inward or out, as the case may be), variations in flight pattern can be obtained.

Assembling the model for flight, the wing is secured to the fuselage by one rubber band crossed underneath the fuselage and around the motor pylon as shown on plan. D/t fuse fits under the band around fuselage and presses against the asbestos sheet. When band is burnt through, the wing falls away from fuselage but is retained by a thread of cotton.

JETEX - modeller.

Takket være Hans Rabenhøj, som sendte klubben en kasse med en del Jetex-motorer - 50 C, er der nu blevet interesse om disse modeller i Danmark igen. Jeg har hidtil udleveret en motor gratis til medlemmer, men jeg har samtidig antydnet, at man ved at modtage den så er moralsk forpligtet til at møde op til Oldtimer DM 2003 for at deltage i en Jetex-konkurrence. Jeg glæder mig til at se jer alle!

Fra Poul Mørkenborg i det fynske har jeg fået en del tegninger og oplysninger om Jetex aktivitet i det stor udland. Poul har selv et byggesæt (Keil Kraft) til en Hawker Hunter til en Jetex 50 C. Han har sendt mig en kopi af tegningen (med alle spanttegninger), så den er lige til at bygge. Kopi kan købes hos klubben.

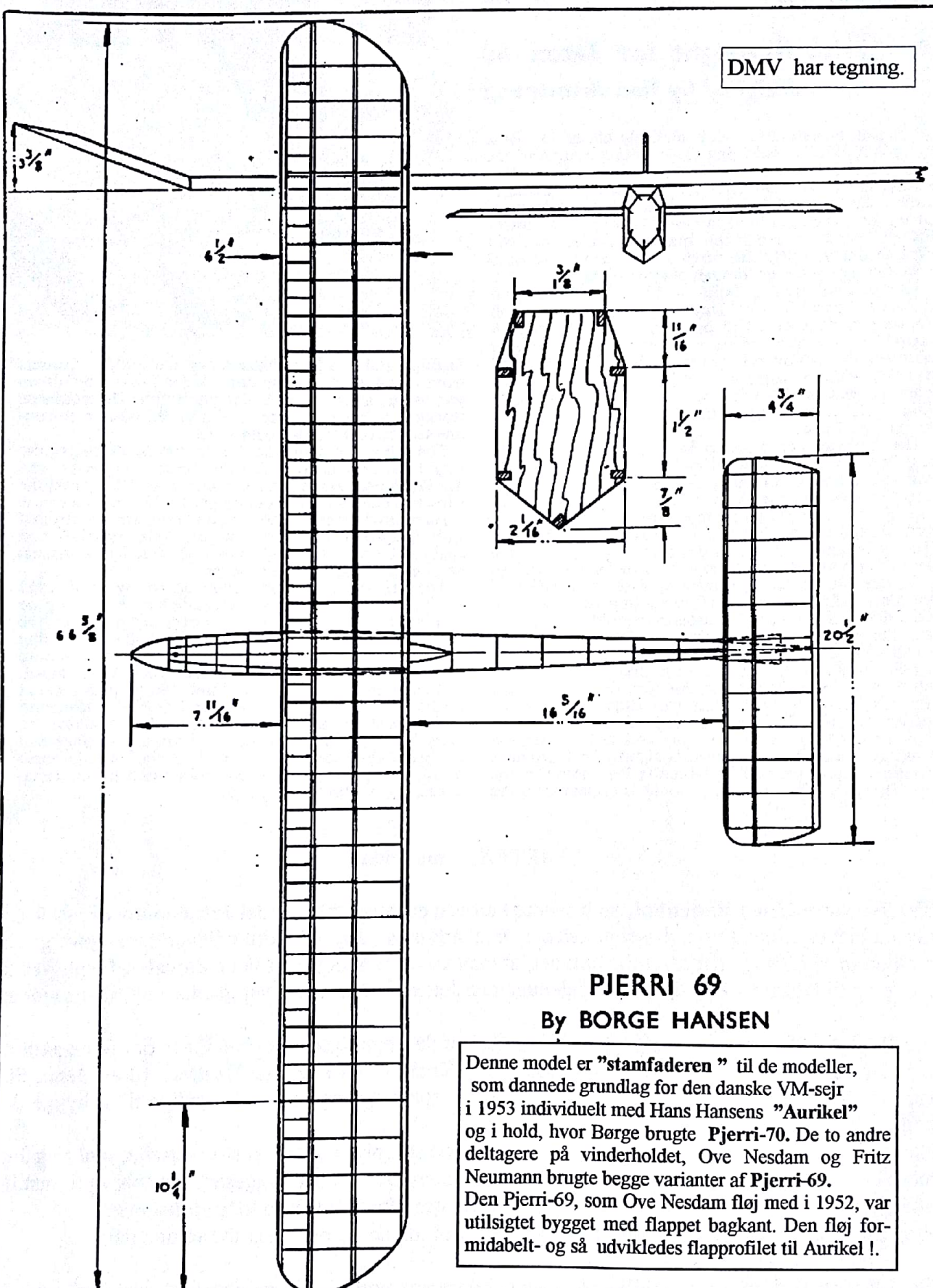
Han fortæller, at han på internettet har fundet en masse oplysninger om stor aktivitet omkring Jetex-modeller. Motorer i alle størrelser kan købes sammen med en del byggesæt, ligesom nyfremstillede brændstoftabletter også kan fås! Det hører vi mere om. Prøv adressen <http://jetex.org>...

Prøv også søgemaskinen Google: www.google.com og spørg om Jetex for aeromodells ...

Også Frank Dahlin, som er tidligere - og vel også nuværende - Jetex entusiast, har fundet noget til os. Tegningen af den fritflyvende konkurrencemodel på side 16 er enkel at bygge - så prøv den. Efter Franks beregninger skal tegningen her i bladet forstørres 1,6 gange for at få fuld størrelse. En let opgave for en moderne kopimaskine. Flyvevejledning findes på engelsk i artiklen herover.

Værsgo - der er serveret!

DMV har tegning.



PJERRI 69
By BERGE HANSEN

Denne model er "stamfaderen" til de modeller, som dannede grundlag for den danske VM-sejr i 1953 individuelt med Hans Hansens "Aurikel" og i hold, hvor Børge brugte Pjerri-70. De to andre deltagere på vinderholdet, Ove Nesdam og Fritz Neumann brugte begge varianter af Pjerri-69. Den Pjerri-69, som Ove Nesdam fløj med i 1952, var utilsigtet bygget med flappet bagkant. Den fløj formidabelt- og så udvikledes flappet til Aurikel !.

